

– приватизацию и передачу акций грузовых автотранспортных предприятий их трудовым коллективам или РУП «Национальная транспортно-логистическая компания».

Реализация данных мероприятий позволит упразднить областные объединения автотранспорта и получить за счет этого значительный экономический эффект без снижения качества обслуживания пассажиров, промышленных и сельскохозяйственных предприятий.

Внутренний водный транспорт выполняет не более 1 % перевозок. Объем перевозок внутренним водным транспортом соответствует примерно работе трех, средней мощности, автотранспортных предприятий. В номенклатуре перевозимых грузов преобладают песок и песчано-гравийная смесь, щебень и каменный отсев. Фактически внутренний водный транспорт выполняет технологические перевозки для строительной отрасли республики. Учитывая данное обстоятельство, а также значительное влияние водного транспорта на экологию рек, необходимо провести технико-экономические обоснования по сужению сферы деятельности внутреннего водного транспорта. При этом представляется целесообразным рассмотреть вариант передачи мощностей речного транспорта в хозяйственное распоряжение предприятий строительной отрасли.

В случае реализации мероприятий по реформированию структуры управления транспортной отраслью представится возможность сократить расходы на аппарат управления, повысить оперативность управления и эффективность функционирования транспортного комплекса.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

■ Чижонек Василий Денисович, г. Минск, УО «Белорусский национальный технический университет», доцент кафедры «Транспортные системы и технологии», канд. техн. наук.

УДК 656.2(476)

ЦЕЛЕВЫЕ ИНТЕРЕСЫ УЧАСТНИКОВ РЫНКА ВАГОНОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

А. Ю. ШКРЫЛЬ

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Одним из участников перевозочного процесса является собственник подвижного состава (владелец вагонов) – субъект хозяйствования, который осуществляет свой бизнес за счет предоставления клиентам потребного для перевозки их грузов подвижного состава. Рынок собственников подвижного состава является развивающимся, и субъекты хозяйствования создают на транспортном

рынке необходимую конкуренцию. Оценка современной роли собственников вагонов (в т.ч. операторов подвижного состава) на транспортном рынке является актуальной, т.к. позволяет совершенствовать целевую модель развития на железнодорожном транспорте. Развитие рынка собственников вагонов (операторов подвижного состава) на транспортном рынке должно быть обосновано организационно, технически, технологически и экономически.

Выбор форм собственности и оперирования вагонным парком каждым участником перевозочного процесса на железнодорожном транспорте определяется его целевыми интересами в данном сегменте услуг, который реализуется в бизнес-модели компаний-операторов подвижного состава. Государственный регулятор должен оценивать синергетический эффект от развития структуры собственников на железнодорожном транспорте Республики Беларусь.

Для создания конкурентоспособных условий собственникам вагонов как внутри страны, так и за её пределами, эффективного обеспечения потребностей в перевозках грузов, необходимо определить операторскую деятельность как самостоятельный бизнес-процесс, учесть неопределённости и риски, а также спрогнозировать возможные пути развития данного сегмента услуг в различных условиях (прежде всего дефицита и профицита вагонов).

Целевые интересы каждого из участников рынка вагонов на железнодорожном транспорте устанавливаются на основе его социально-экономической функции и полномочиями, установленными в нормативно-правовых актах (НПА).

Государственные органы власти обеспечивают законодательное и нормативное обеспечение рынка операторских услуг и определяют макропараметры экономического развития железнодорожного транспорта, инвестиционной политики на рынке собственников вагонов, реализацию экономической поддержки перевозок грузов хозяйствующими субъектами.

Государственные контролирующие органы выполняют контрольно-надзорные функции в сфере оказания услуг по предоставлению вагонов для перевозок на железнодорожном транспорте, безопасности перевозок и обеспечивают соблюдение требований в соответствии с НПА, минимизируют издержки, связанные с нарушением НПА.

Перевозчики (в том числе национальный перевозчик) осуществляют организацию перевозок грузов и перемещение вагонов собственников на инфраструктуре железнодорожного транспорта и определяют целевые показатели в виде роста доходности от перевозок, снижения издержек, в т.ч. за счет эффективности использования подвижного состава и повышения его оборачиваемости.

Экспедиторские компании осуществляют коммерческую организацию перевозок, выстраивают цепочки взаимодействия грузовладельцев, перевозчиков и других и определяют целевые показатели в виде роста доходности оказания транспортно-экспедиторских услуг, снижения издержек, в т.ч. за счет снижения накладных затрат, и снижения потерь в грузовой и коммерческой сферах организации перевозки.

Владельцы и операторы подвижного состава (в том числе перевозчики, владеющие подвижным составом) предоставляют в пользование клиентам (грузоотправителям, перевозчикам и иным) подвижной состав, осуществляют оперирование подвижным составом и определяют целевые показатели в виде роста доходности от предоставления вагонов под перевозку, снижения издержек, в т.ч. за счет повышения эффективности использования подвижного состава.

Владельцы и операторы транспортной инфраструктуры предоставляют железнодорожную инфраструктуру для перемещение подвижного состава (с грузом или без) в организованных поездах перевозчиков, взаимодействуют с местами необщего пользования и определяют целевые показатели в виде роста доходности от перевозок по железнодорожной инфраструктуре, снижения издержек за счет повышения уровня использования инфраструктуры, снижения потерь времени при обслуживании на железнодорожных станциях и участках инфраструктуры.

Грузовладельцы, грузоотправители и грузополучатели используют услуги по предоставлению подвижного состава для перевозок грузов и определяют целевые показатели в виде снижения затрат на перевозку, ускорения перевозки, снижения потерь времени в процессе перевозок, обеспечения сохранности груза и безопасности в ходе перевозки.

Производители подвижного состава осуществляют производство и предоставление на рынок вагонов подвижного состава в соответствии с его потребностями и определяют целевые показатели в виде роста продаж, роста рынка перевозок для обеспечения развития производства.

Вагоноремонтные предприятия оказывают сервисные услуги и определяют целевые показатели в виде роста дохода от оказания услуг технического обслуживания и ремонта вагонов, снижения издержек от нарушений качества ремонта и обслуживания вагонов.

Транспортные общественные организации осуществляют социальную поддержку участников перевозочного процесса на рынке вагонов и представление (отстаивание) их интересов и определяют целевые показатели в виде обеспечения равноправных условий осуществления перевозок в соответствии с НПА и потребностями общества.

Научные организации осуществляют научно-техническую поддержку и разработку новых форм и методов управления перевозками, создания транспортно-логистических систем, организационных схем и технологий доставки грузов, перемещения вагонов по международным транспортным коридорам и определяют целевые показатели в виде внедрение новых разработок, обеспечивающих наилучшую эффективность транспортной деятельности участников перевозочного процесса.

Существующая модель управления вагонным парком на железнодорожном транспорте предполагает использование двух форм предоставления вагонов под перевозку:

– собственных вагонов, находящихся в распоряжении Белорусской железной дороги (железнодорожной администрации) и образующих инвентарный парк Белорусской железной дороги; кроме собственных вагонов Белорусская железная дорога может привлекать к перевозкам и инвентарный парк иных железнодорожных администраций, находящихся на инфраструктуре Белорусской железной дороги;

– собственных вагонов хозяйствующих субъектов (приватных вагонов), как резидентов Республики Беларусь, так и резидентов иных государств-участников Содружества, в том числе собственных вагонов грузоотправителей и грузополучателей.

Белорусская железная дорога как национальный перевозчик оперирует вагонным парком исходя из максимального обеспечения перевозки грузов, заявленных хозяйствующими субъектами. Привлечение дополнительных вагонов к перевозке Белорусская железная дорога осуществляет с учетом полного возмещения затрат на аренду привлеченных вагонов.

Владельцы вагонов, являющиеся резидентами Республики Беларусь, реализуют свою бизнес-модель по устойчивым грузоперевозкам, как правило, на основе долгосрочных договорных отношений. Грузоотправители и грузополучатели владеют вагонами с целью обеспечения устойчивой перевозки собственных грузов и снижения транспортных издержек, существенно влияющих на цену продукции.

Оценка целевых интересов участников рынка перевозок на железнодорожном транспорте позволяет определить направления инвестиционной политики в увеличение и обновление вагонного парка, а также формы и способы привлечения инвестиций.

Список литературы

1 **Еловой, И. А.** Современные тенденции рынка железнодорожных грузовых перевозок : [моногр.] / И. А. Еловой, В. В. Ясинский, М. М. Колос. – Гомель : БелГУТ, 2010. – 210 с.

2 **Еловой, И. А.** Тарифное регулирование при доставке грузов в логистических цепях движения ресурсов (теория и методология расчетов) : [моногр.] / И. А. Еловой, Л. В. Осипенко. – Гомель : БелГУТ, 2017. – 377 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

■ Шкрыль Артем Юрьевич, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», аспирант, г. Минск, Национальное агентство инвестиций и приватизации, заместитель начальника отдела.